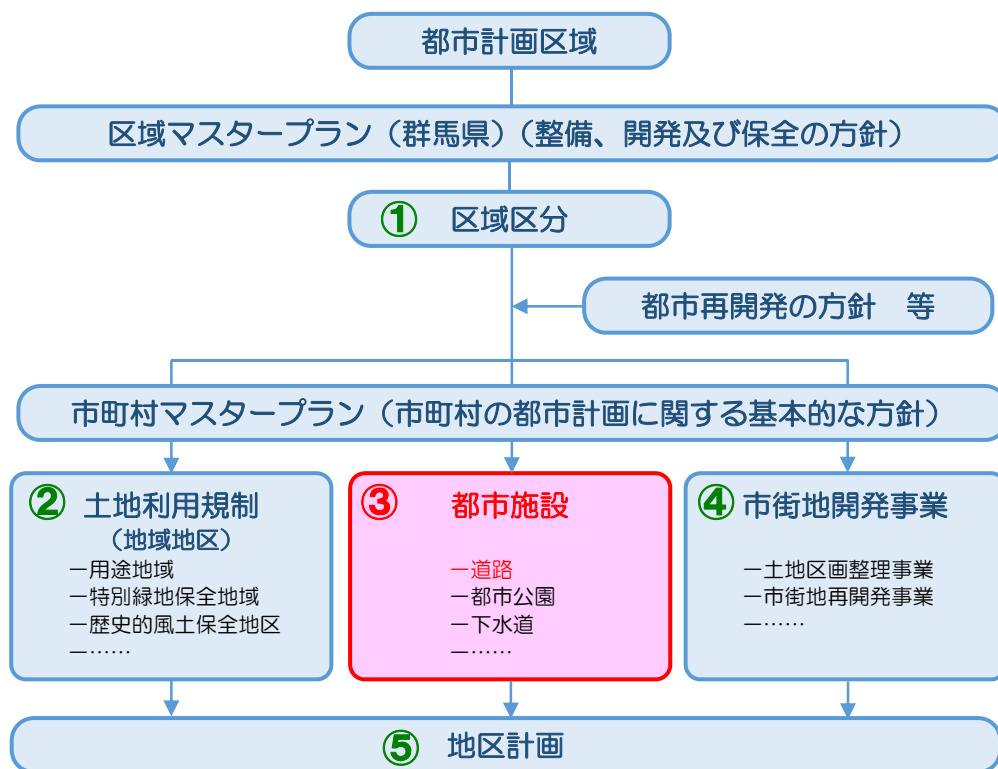


都市計画道路について

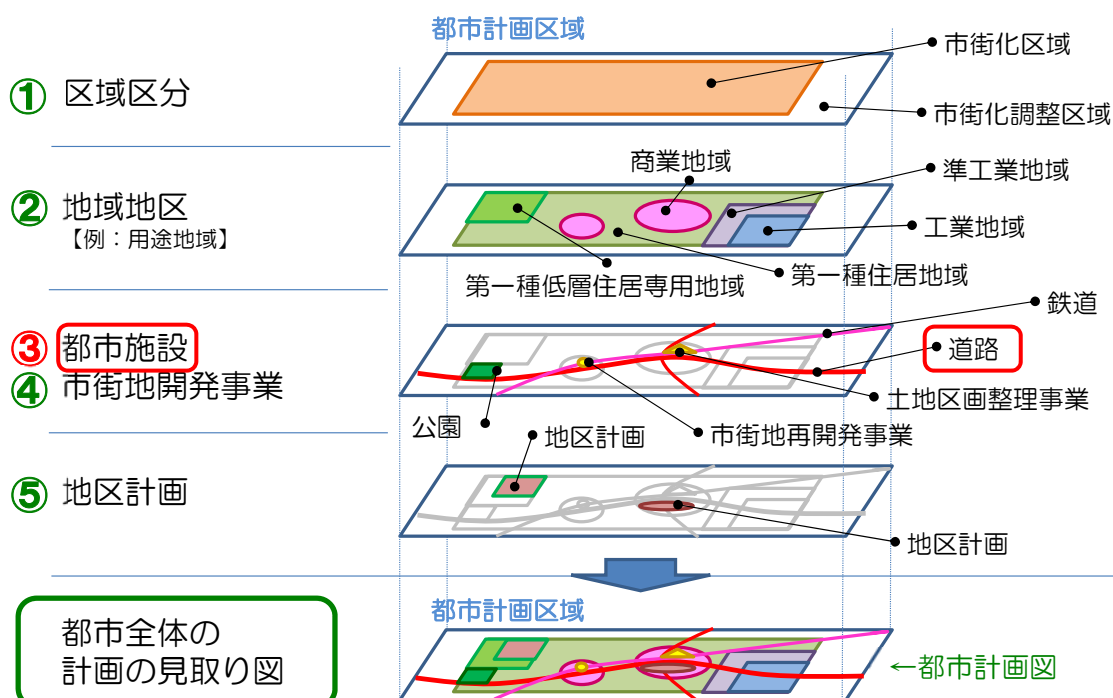


都市計画制度の構造

- ◎都市計画とは、都市の将来あるべき姿（人口、土地利用、主要施設等）を想定し、そのために必要な規制、誘導、整備を行い、都市を適正に発展させようとする方法や手段のこと。
- ◎県のマスタープランにより都市計画区域が決められ、市町村のマスタープランにより詳細なルールを設定、伊勢崎市は市域全体が都市計画区域に指定。



<都市計画制度の構造イメージ図>



都市計画道路とは

- ◎都市計画道路は都市施設のひとつ
- ◎地域内の円滑で安全な交通の確保、安全な歩行者空間の必要性、防災性の向上などの観点から町づくりの検討を行うのにあわせて設定。
- ◎新規に道路を建設する場合と既存の道路を改良する場合あり
- ◎国道・県道・市道とは関係なく、自動車専用道路・幹線街路などの種別を設定。

都市施設

○概要

- ・円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保する上で必要な施設
- ・都市計画において都市施設が決定されることにより、その区域内に建築規制が及ぶ

○具体例



◆都市計画道路の種類

- ・自動車専用道路：高速道路や一般自動車道等、専ら自動車の通行のための道路
- ・幹線街路：都市内におけるまとまった交通を受け持ち、都市の骨格を形成する道路
- ・区画街路：地区における宅地利用のための道路
- ・特殊街路：専ら歩行者、自転車、モノレール、路面電車などに供される道路



↓都市計画道路指定区間（幹線街路）
*波志江町地内【未着手区間】



↓都市計画道路指定区間（幹線街路）
*安堀町地内【完成済区間】



伊勢崎市の現状

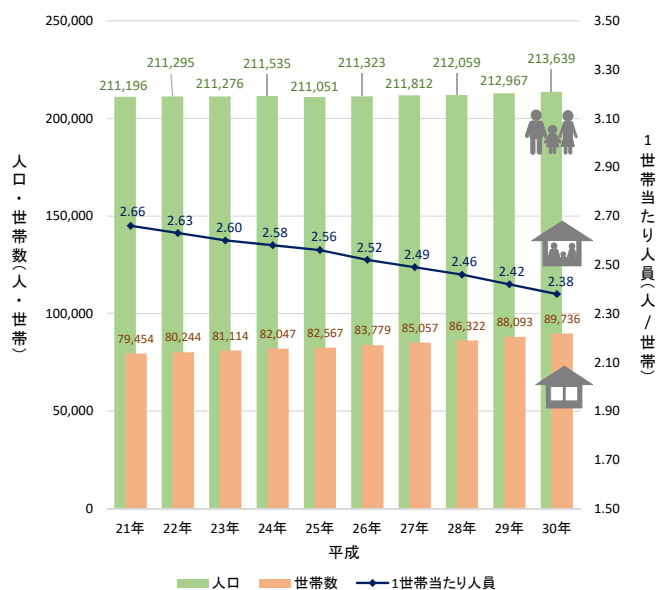


人口動向と公共投資の変化、道路整備の状況

◎伊勢崎市の人口

- 平成 27 年の住民基本台帳による人口は 211,812 人、世帯数は 85,057 世帯
- 平成 18 年より増加している一方で、1 世帯当たりの人口は減少

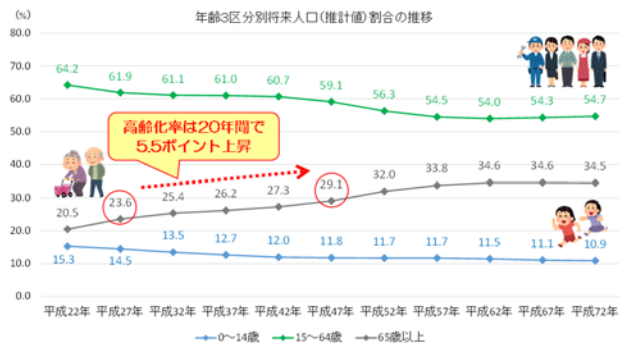
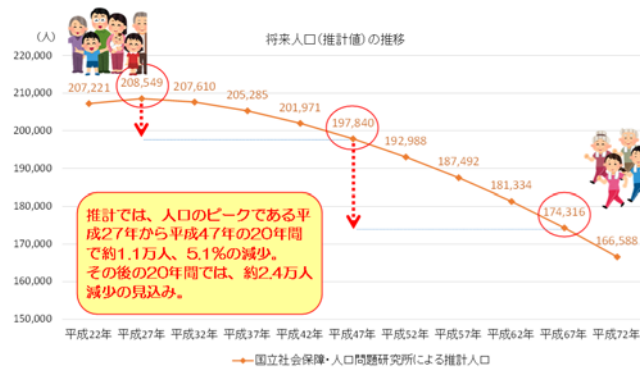
人口・世帯数の推移



出典：住民基本台帳（各年12月末日現在）

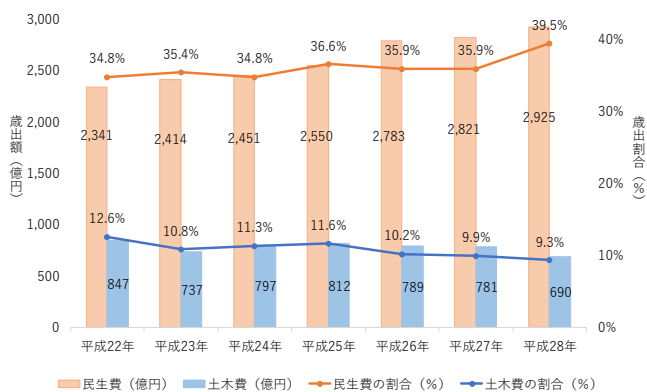
◎伊勢崎市の将来人口動向

- 本市の人口は平成 27 年をピークに減少
- 20 年後には約 1.1 万人、5.1%の減少
- 高齢化率は 5.5 ポイント上昇する見込み



◎公共投資の変化

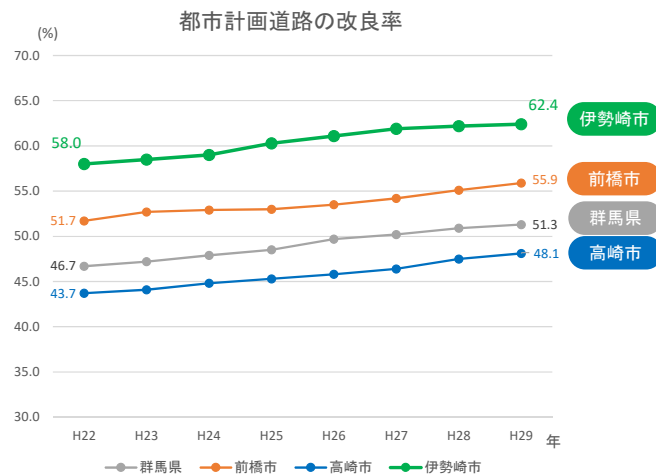
- 道路などの公共公益施設の整備を行う土木費は減少
- 福祉などに支出される民生費は増加。今後、高齢化の進展によりさらに増加する見込み



(民生費・土木費の推移) 出典：伊勢崎市決算カード

◎都市計画道路の現状

- 伊勢崎市の都市計画道路の改良率は、前橋市や高崎市、群馬県全体と比べて高水準。



出典：都市計画年報

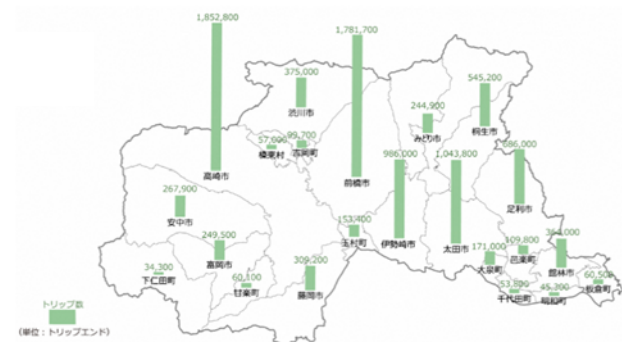
人の動きと自動車保有状況



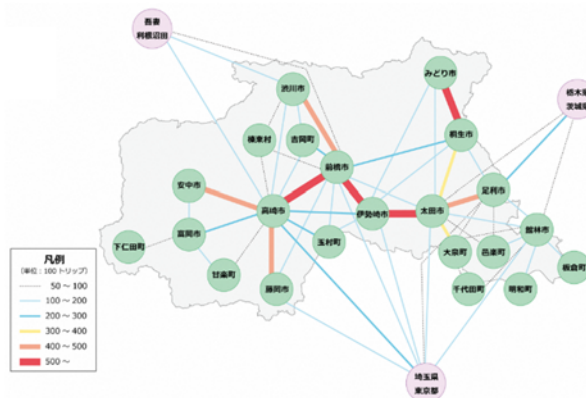
◎平成 27 年度群馬県パーソントリップ調査結果による人の動き

- ・前橋市、高崎市、伊勢崎市、太田市などの複数の都市で人の動きが活発
- ・地域間の人の動きも、前橋市－高崎市間、前橋市－伊勢崎市間、伊勢崎市－太田市間などの中規模の都市を結ぶ移動が多

■ 地域別トリップ数
(数字は下二桁を四捨五入)

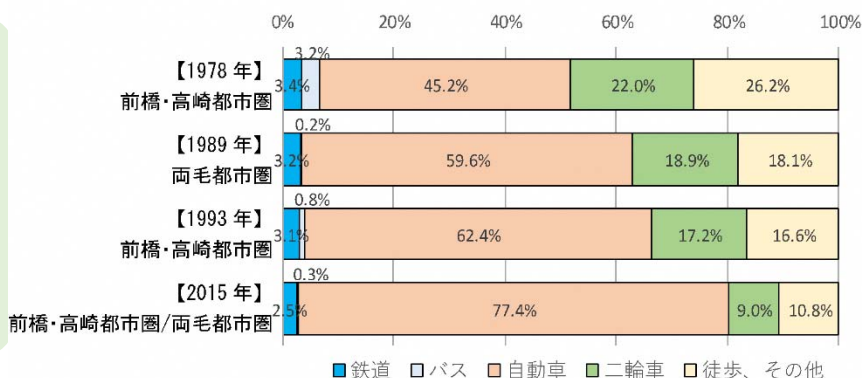


■ 地域間総トリップ



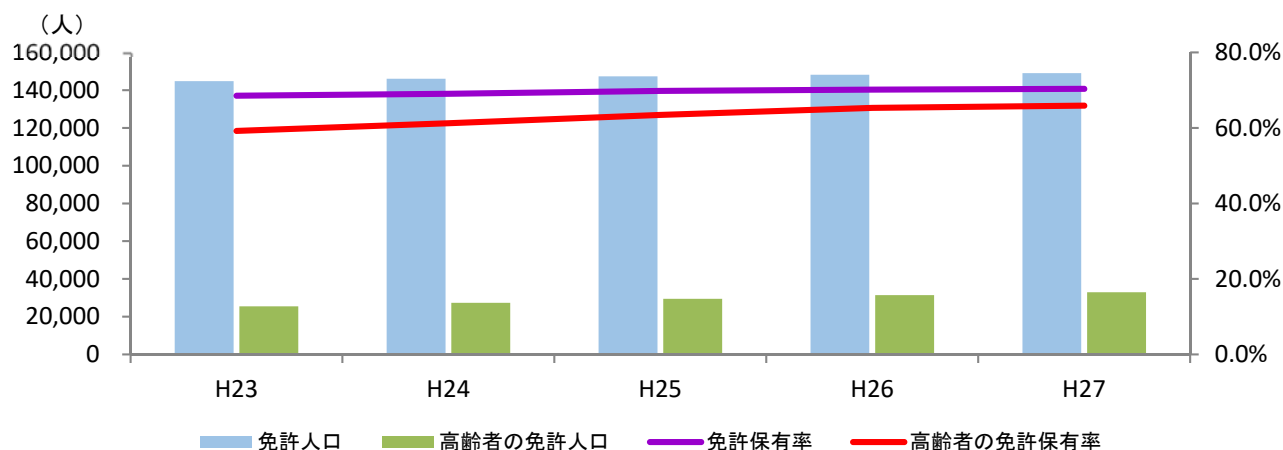
◎代表交通手段構成比の推移

- ・トリップ数の構成比は、自動車の利用割合が 77.4%と最多
- ・自動車の利用割合が増加する一方で、二輪車、徒歩の割合が大きく減少



◎伊勢崎市の自動車保有台数

- ・本市の自動車免許保有率は、平成 27 年人口に対して 70%（約 149,000 人）と高い水準
- ・高齢者人口に対する免許保有率も 66%と高水準、今後も高齢者の自動車利用が継続する可能性あり

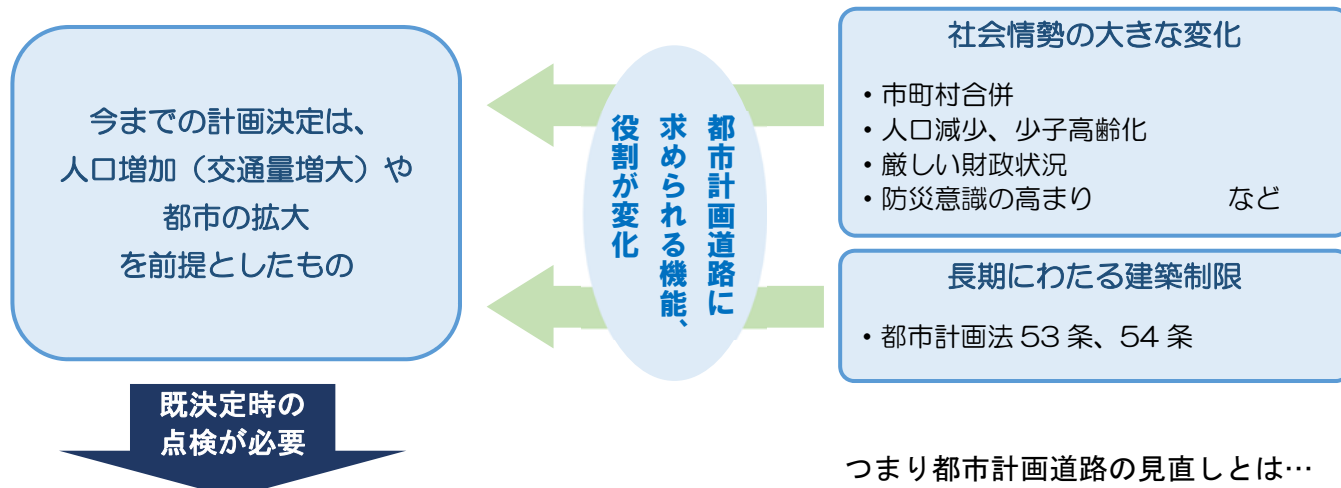


都市計画道路の見直しの必要性



都市計画道路の見直しとは？

◎昭和 18 年に最初の都市計画道路が都市計画決定されて以来、約 80 年が経過



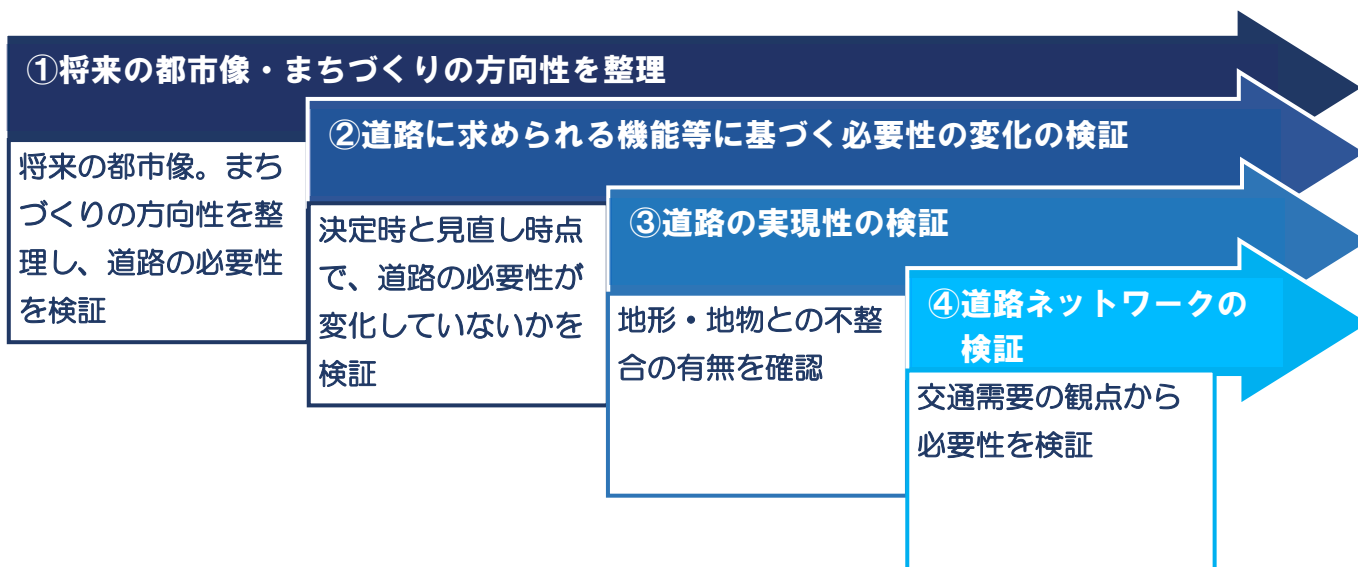
◆見直しのポイント

- ・計画決定時から必要性が変化していないか？
- ・将来のまちづくりを見据えた計画となっているか？
- ・住民のニーズに合った計画か？

効率的かつ効果的な道路整備を推進するために必要な作業

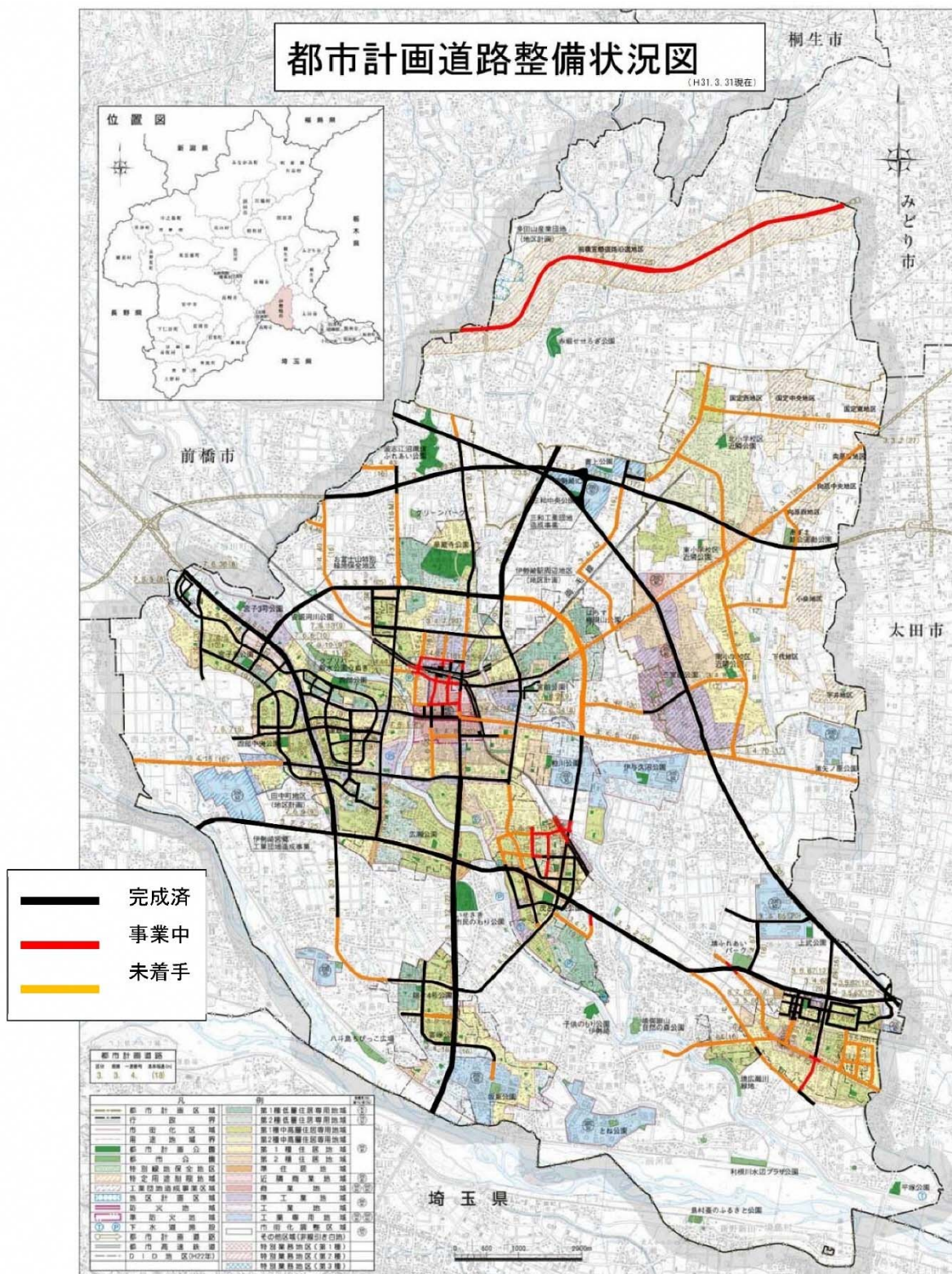
近年では、将来人口の減少や高齢化など社会状況の変化が見込まれており、都市計画道路に求められる役割や機能が変化してきています。

◎都市計画道路（幹線街路）の見直しの進め方



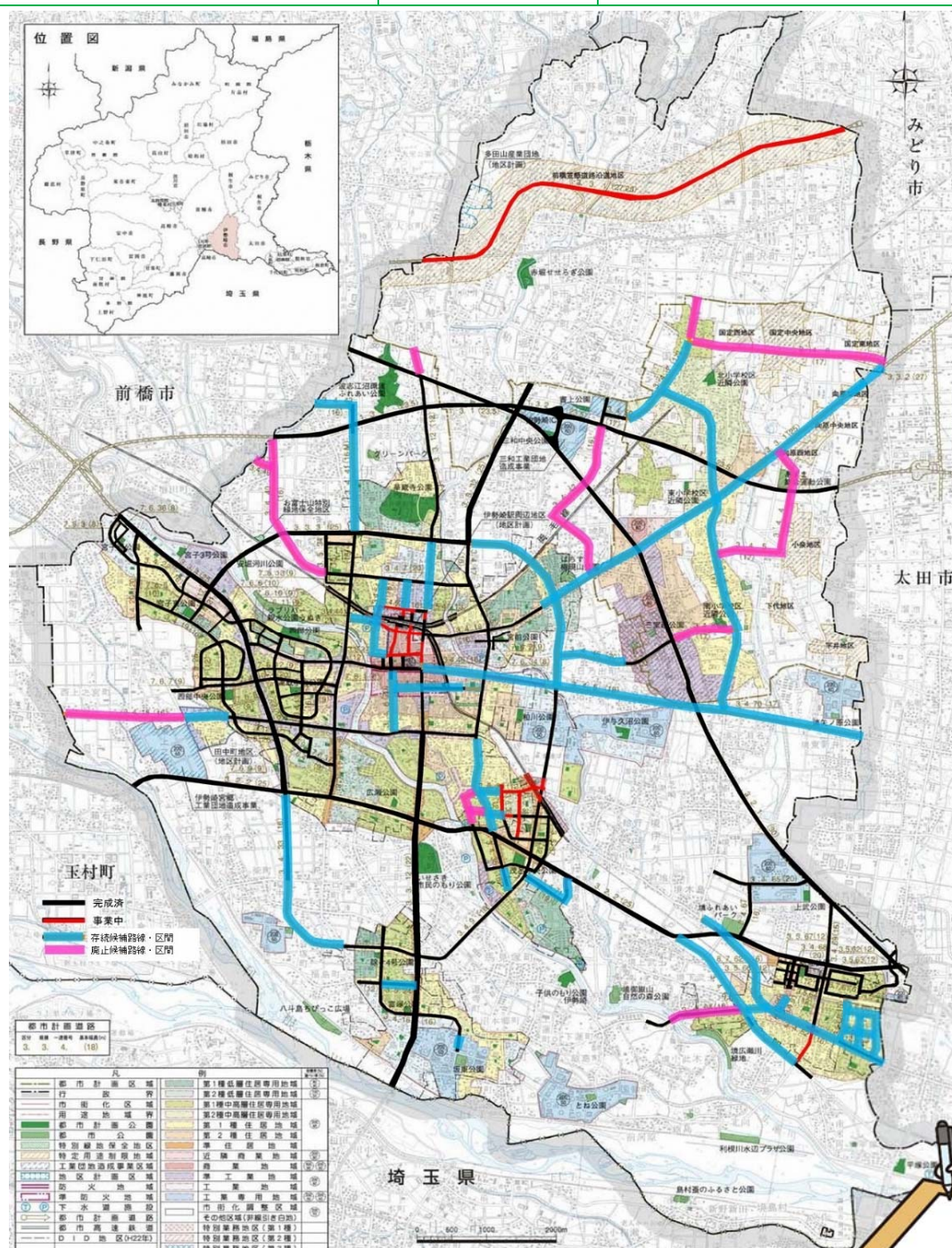
都市計画道路の整備状況

◎本市の都市計画道路については、人口増加に伴う交通量の増大や市街地の拡大を考慮しながら、131 路線、総延長 208,504m が都市計画決定されており、このうち 136,785m (65.6%) が整備済みとなっています。(平成 31 年 3 月 31 日現在)



◎将来のまちづくりを見据えて、本市の情勢に適した整備を推進するため、未着手区間を対象に都市計画道路の見直しを行いました。

項 目	路線数	延長
見直し対象路線	43	59,689m
存続候補路線・区間（全区間）	30	43,403m
一部存続候補路線・区間	6	
一部廃止候補路線・区間		16,286m
廃止候補路線・区間（全区間）	7	





都市計画道路整備による所要時間の短縮効果

◎すべての都市計画道路の整備が完了すると、大きな短縮効果が見込まれますが、見直し案としても見直し前と比べて大差はなく、市民生活への影響はありません。

◆都市計画道路の整備による所要時間の短縮効果

区 間	距離 (km)	所要時間 (分)			短縮時間 (分)	
		※現在 (H27)	※計画 (見直し前)	※計画 (見直し案)	(H27) - (見直し前)	(H27) - (見直し案)
市役所～赤堀支所	8.57	38	29	29	9	9
市役所～あずま支所	6.05	30	16	16	14	14
市役所～境支所	7.15	21	14	14	7	7
市役所～国道17号(本庄)	6.91	13	12	12	1	1
市役所～伊勢崎インターチェンジ	5.95	22	12	12	10	10
市役所～駒形インターチェンジ	6.49	18	13	13	5	5

※計画(見直し前)は、都市計画道路の計画の見直しを行わない場合、計画(見直し案)は、計画の見直し・廃止をした場合。

※現在をパーソントリップ調査実施年のH27とし、将来は20年後の計画としR17としている。

※所要時間は、交通量推計による交通配分結果の最終速度を用いて算出したものであり、実際の所要時間とは異なる。

